

Handlungskonzept: Methodik, Rahmenbedingungen, Erläuterungen, Beispiele



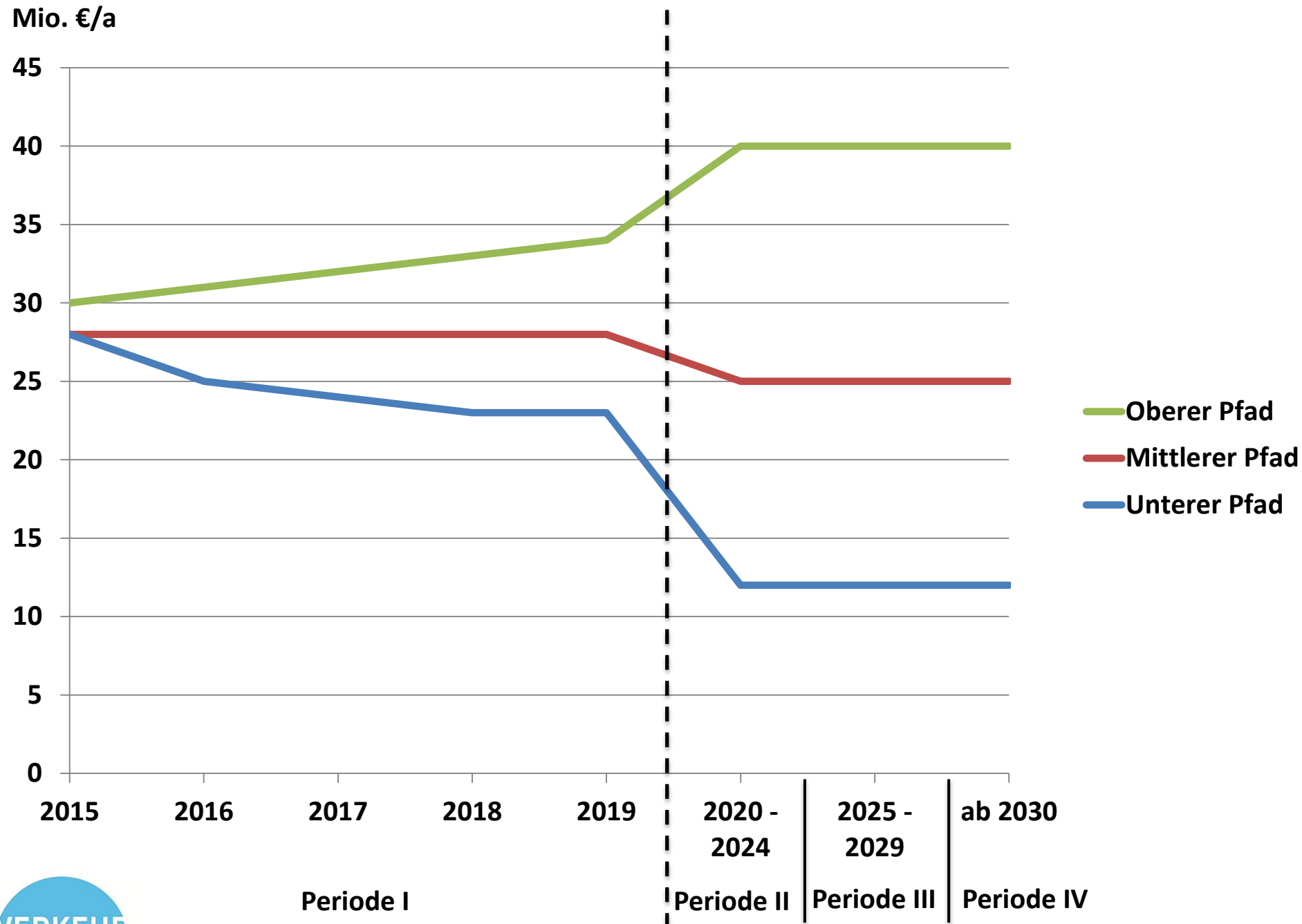
Handlungskonzept: Was ist das?

Umsetzungsplan für die Maßnahmen des Basis- und des Zielszenarios des Verkehrsentwicklungsplans

- mit zeitlicher Reihung
 - > Zuordnung zu 5-Jahres-Zeiträumen
- vor dem Hintergrund finanzieller und personeller Spielräume
 - > Aufzeigen von unterschiedlichen Finanzierungsszenarien/-pfaden



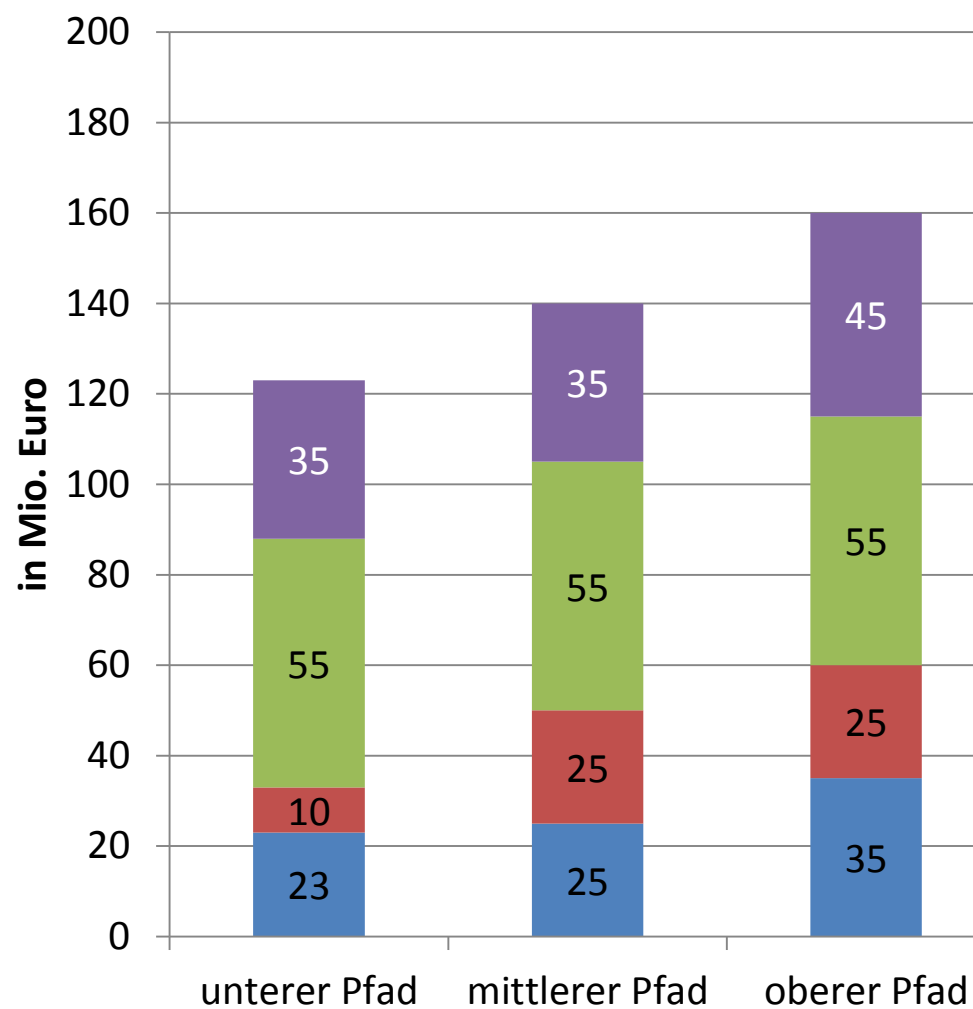
Handlungskonzept skizziert drei Finanzierungspfade



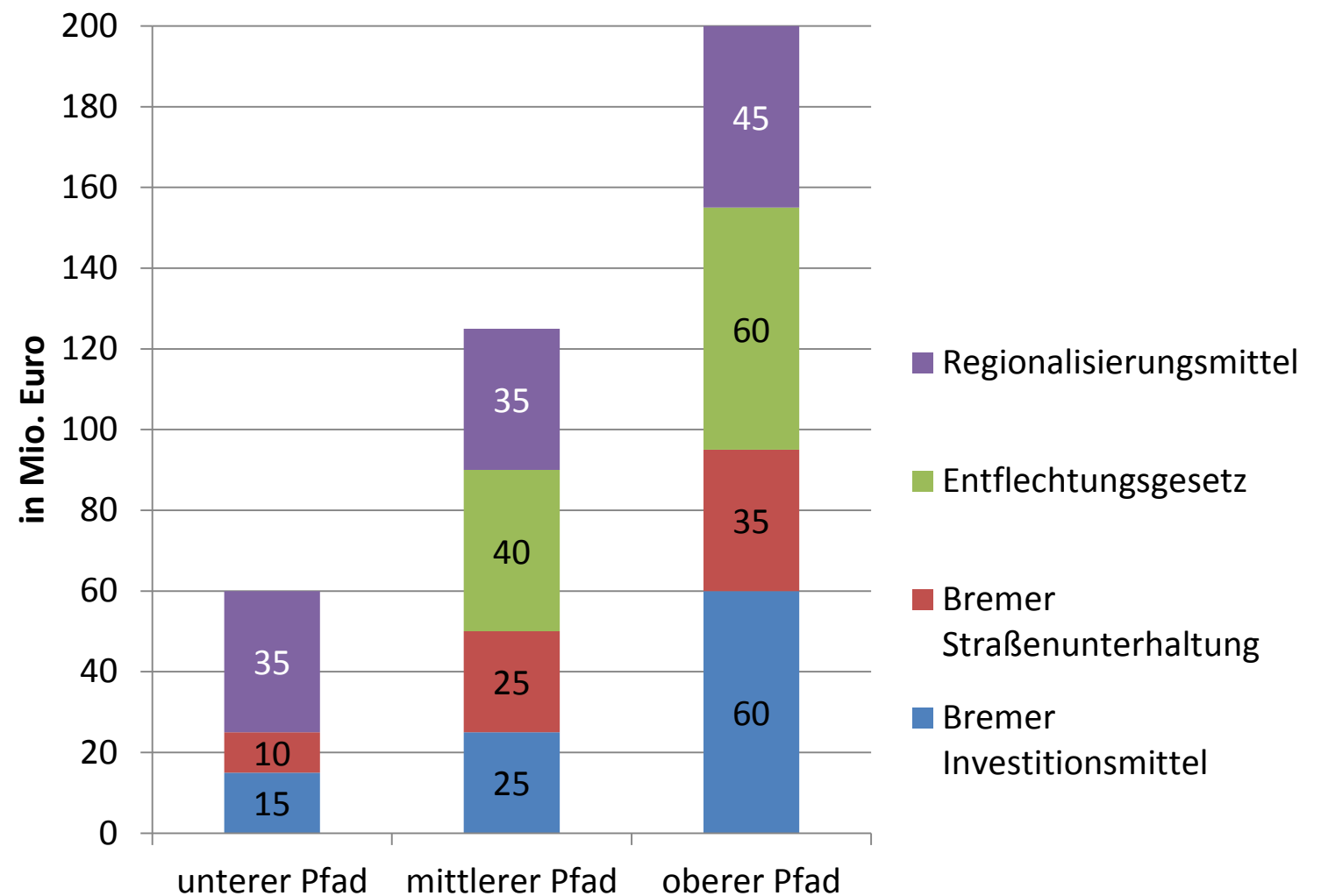
Unterschiedliche Annahmen zur Entwicklung des bremischen Verkehrshaushalts im Ressorts des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) und der finanziellen Förderung durch den Bund geben einen Rahmen vor, der in drei unterschiedlichen Finanzierungspfaden berücksichtigt wird

Annahmen zu den drei Finanzierungspfaden

1. Periode (2015-2019)



2. bis 4. Periode (ab 2020, je Periode)



Erläuterung zu den Finanzierungsquellen 1

- Regionalisierungsgesetz (Förderung des Bund)
 - Zweck: Jährliche Beiträge zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr.
 - Die Mittel werden für Leistungen und Investitionen des SPNV und für Investitionen des ÖPNV verwandt
 - Nicht dargestellt und bereits abgezogen sind Mittel für Zugbestellungen im SPNV und für die Stadtgemeinde Bremerhaven
- Entflechtungsgesetz (Förderung des Bund, ehemalige GVFG-Mittel)
 - Zweck: jährliche Beträge zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Städten und Gemeinden.
 - Die Mittel werden für die Infrastruktur des ÖPNV und den Neu-, Aus- und Umbau von Straßen für den Kfz-Verkehr, den Rad- und den Fußverkehr, aber nicht für die Unterhaltung, eingesetzt.
 - Nicht dargestellt und bereits abgezogen sind Mittel für die Stadtgemeinde Bremerhaven

Erläuterung zu den Finanzierungsquellen 2

- Bremer Investitionsmittel
 - Dargestellt sind die Mittel aus dem Verkehrshaushalt des Ressorts SUBV, nicht Mittel z. B. aus der Städtebauförderung, aus Förderung von EU-Projekten, weil diese nur auf einzelne Maßnahmen bezogen gewährt werden und nicht allgemein zur Verfügung stehen
 - Der Finanzierungsanteil aus Mitteln Regionalisierungsgesetz darf bis zu 90%, aus Entflechtungsgesetz bis zu 80% betragen, d.h. der übrige Finanzierungsanteil ist aus den Bremer Investitionsmitteln zu erbringen
- Bremer Straßenunterhaltung:
 - Nicht dargestellt und bereits abgezogen sind Mittel für die Unterhaltung von nachgeordneten Straßen außerhalb des Hauptstraßennetzes

In den Finanzierungs-“Säulen“ der 3 Pfade sind nicht enthalten, weil diese nur von Dritten projektbezogen gewährt werden :

- Mittel für den Bau und Ausbau von Bundesfernstraßen des Bundes
- Anteil des Bundes aus dem GVFG-Großvorhabenprogramm zur Förderung von Bau und Ausbau von Verkehrswegen kommunaler ÖPNV-Vorhaben (in Bremen neue Straßenbahnstrecken), nicht bundeseigener Eisenbahnen und Infrastrukturprojekte für den SPNV (in Bremen Bahnhofs-umbauten) mit zuwendungsfähigen Kosten von über 50 Millionen Euro

Annahmen zu den drei Finanzierungspfaden

- Nach derzeitigem Stand läuft die Mittelbereitstellung aus dem Entflechtungsgesetz und dem GVFG-Großvorhabenprogramm zum Jahr 2020 ersatzlos aus. Verhandlungen zur Weiterführung wird es zwischen Bund und Ländern zur Fortführung der Mittelbereitstellung geben
- Ob und in welchem Maß sich die Regionalisierungsmittel erhöhen ist gleichfalls offen. Die Länder haben dem Bund Vorschläge unterbreitet; der Bund will dies in der laufenden Legislaturperiode klären
- Aufgrund der ungewissen Entwicklung der Finanzhilfen von Seiten des Bundes sowie der nicht feststehenden Entwicklung des bremischen Verkehrshaushalts werden **drei Finanzierungspfade** mit entsprechend unterschiedlichen Annahmen dargestellt
- Je nach Szenario werden die Bundesmittel erhöht (oberer Pfad), sie stagnieren (mittlerer Pfad) oder sie werden ab 2020 im Hinblick auf Entflechtungsgesetz und GVFG-Großvorhabenprogramm ersatzlos gestrichen (unterer Finanzierungspfad) .
Entsprechende Entwicklungen werden für den kommunalen Verkehrsetat bei den drei Pfaden angesetzt

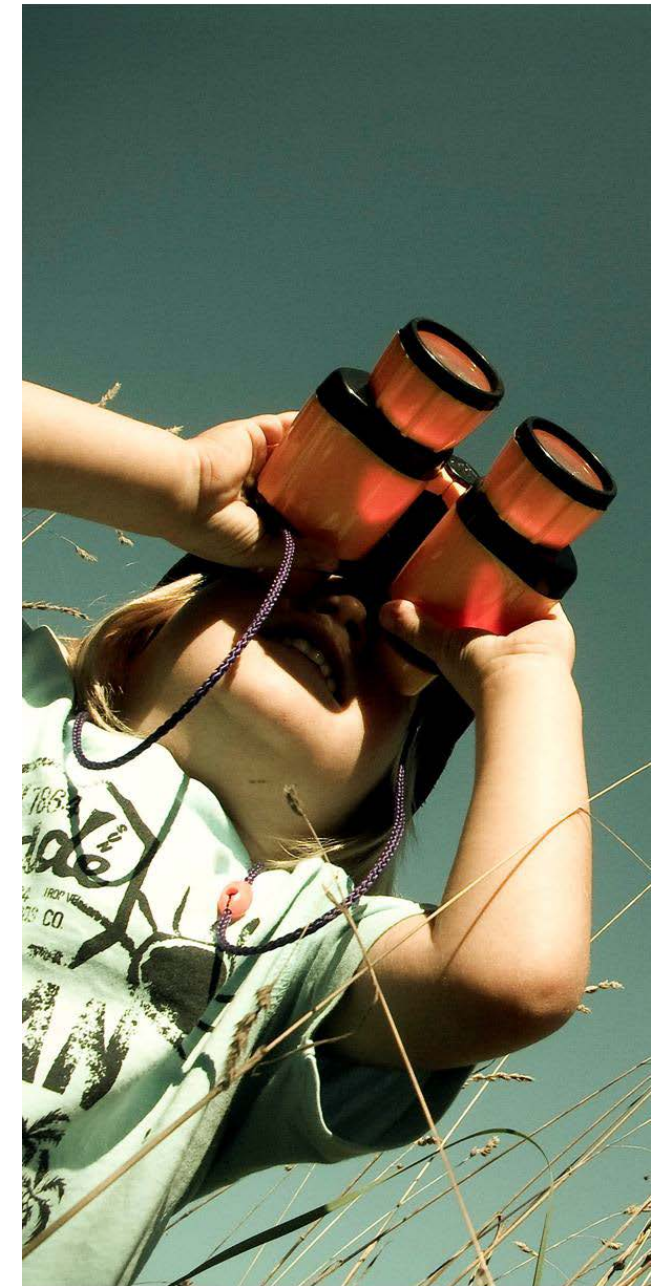
Ansprüche an das Handlungskonzept bei der Zuordnung der Maßnahmen zu den vier Perioden

- Die Maßnahmen des Basisszenarios sind gesetzt und werden in allen Finanzierungspfaden berücksichtigt. Die zeitliche Reihenfolge ist jedoch variabel
- Alle Maßnahmenfelder sollen ausgewogen berücksichtigt und über alle Perioden hinweg, d.h. nicht kumuliert auf eine oder zwei Perioden umgesetzt werden, weil Planungsvorläufe und Planungskapazitäten berücksichtigt werden müssen
- Es soll möglichst keine Konzentration von Maßnahmenbündeln den Perioden auftreten
- Zeitliche Abhängigkeiten von Maßnahmen untereinander werden berücksichtigt
- Die Maßnahmen, die Bundesfernstraßen betreffen, werden gesondert betrachtet

Oberer Pfad

- Alle Maßnahmen des Basis- und des Zielszenarios können umgesetzt werden.
- Die Mittel für Straßenerhaltung werden stark erhöht.

Budget oberer Pfad [Mio. Euro]	Periode 1 (2015-2019)	Periode 2 (2020-2024)	Periode 3 (2025-2029)	Periode 4 (2030-2035)
Bremer Investitionsmittel	35	60	60	60
Bremer Straßenunterhaltung	25	35	35	35
Entflechtungsgesetz	55	60	60	60
Regionalisierungsmittel	45	45	45	45



Mittlerer Pfad

- Alle Maßnahmen des Basisszenarios werden umgesetzt
- (Große) Infrastrukturvorhaben des Zielszenarios werden gestrichen oder in spätere Perioden verschoben, z. B. einzelne Ausbauten für den Kfz-Verkehr, bestimmte Neubaustrecken der Straßenbahn, einzelne neue SPNV-Haltepunkte, einzelne Radpremiumrouten und Umbauten von Straßen
- In allen Maßnahmenfeldern werden Verschiebungen in spätere Perioden vorgenommen
- Die Mittel für Straßenerhaltung werden nicht erhöht.

Budget mittlerer Pfad [Mio. Euro]	Periode 1 (2015-2019)	Periode 2 (2020-2024)	Periode 3 (2025-2029)	Periode 4 (2030-2035)
Bremer Investitionsmittel	25	25	25	25
Bremer Straßenunterhaltung	25	25	25	25
Entflechtungsgesetz	55	40	40	40
Regionalisierungsmittel	35	35	35	35



Unterer Pfad

- Es werden v.a. die Maßnahmen des Basisszenarios umgesetzt.
- Durch den Fortfall der Mittel des Entflechtungsgesetzes und des GVFG-Großvorhabenprogramms müssten ab 2020 die meisten Projekte allein aus Bremer Investitionsmitteln finanziert werden. Dies ist nicht darstellbar, sodass z. B. alle über das Basisszenario hinausgehenden Straßenbahnneubaustrecken, 2/3 der neuen SPNV Haltepunkte, Aus- und Umbauten von Straßen entfallen. Die Einrichtung von Radpremiumrouten wird stark gestreckt
- Die Taktverdichtungen im SPNV werden aber weiterhin umgesetzt
- Die Mittel für Straßenerhaltung werden gekürzt und in Bremer Investitionsmittel umgeschichtet.

Budget unterer Pfad [Mio. Euro]	Periode 1 (2015-2019)	Periode 2 (2020-2024)	Periode 3 (2025-2029)	Periode 4 (2030-2035)
Bremer Investitionsmittel	23	15	15	15
Bremer Straßenunterhaltung	10	10	10	10
Entflechtungsgesetz	55	0	0	0
Regionalisierungsmittel	35	35	35	35

